TC Magazine
TURISMO CARRETERA
Año III • Nº 33
Julio de 2005
Gentileza ACTC

ACTC ARGENTINA
EJEMPLAR GRATUITO

BALADA DEL REGRESO

VOLVIO ORTELLI
Y LA FIESTA CHIVA COPO RAFAELA

TC PISTA
LAS PUERTITAS DEL SEÑOR (JULIAN) LOPEZ

JORGE PEDERSOLI:
ME EQUIVOCO ¿Y QUE?

¡Pura pasión, pura potencia, puro TC!

Si en el motor hay ELF, al volante hay un piloto que va por más.

Un motor de TC exige un lubricante que esté a la altura del desafío de ir siempre por más. ELF es protagonista de la evolución de la alta competencia, desarrollando lubricantes que están siempre un paso más cerca del futuro, garantizando el mejor rendimiento, la mayor potencia y la menor fricción aún en las condiciones más extremas.

elf

El lubricante de origen F1

sumario

6/10

12/14

20/21

22/23

4/5 • EN FOCO **PINGÜINO VOLADOR** | 6/10 • PANORAMA **LA BALADA DEL REGRESO**
12/13 • JORGE PEDERSOLI **ME EQUIVOCO ¿Y QUE?**
16/17 • COLECCION TC MAGAZINE **Miguel Angel Etchegaray - Ford** | 18/19 • **DINNER RESTO BAR**
20/21 • SERGIO GUARNACCIA **NO QUIERO VIVIR DE RECUERDOS**
22/23 • TC PISTA **LAS PUERTITAS DEL SR. (JULIAN) LOPEZ** | 24 • **CUMPLEAÑOS POR LA VIDA**
25 • INFO TC | *26/27* • **LA CARRERA TC** | 28 • **LA CARRERA TC PISTA** • HUMOR
30 • MIS AUTOGRAFOS

OBSEQUIO

EDITOR: Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina.
DIRECTOR EDITORIAL: Ricardo Delgado. **DIRECTOR GENERAL:** Alberto Falcón.
REDACCION: Daniel Lannes - Ariel Bandi - AF.
FOTOS: Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar) - Agencia Decurnex (www.redexweb.com.ar) - Gabriel Santos.
REALIZACION GRAFICA: D. A. G Comunicación
DISEÑO GRAFICO: Fernando Veronelli.
PRODUCCION COMERCIAL Y PUBLICITARIA: Fadra - Bogotá 160 - Dpto. 3 Tel.: (011) 4904-2261.
EDITORIAL: Bogotá 162 (1405) Buenos Aires. tcmagazine@actc.org.ar
IMPRESION: Crigraf - (011) 4246-4500
TIRADA DE ESTA EDICION: 15.000 ejemplares.

Auditado por IVC
El valor de la verdad.

EN FOCO

Foto: Angel H.

PINGÜINO VOLADOR

Volvió a utilizarse la chicana norte en el Autódromo Ciudad de Rafaela y los fotógrafos del TC se hicieron un banquete que dio para los más variados gustos. Vuelos espectaculares, chispas, y las mil y una formas de cortar la variante para lograr esa décima que puede marcar la diferencia. En la imagen, el “Pingüino” Julio Catalán Magni, en vuelo controlado, cruzándola a puro fuego con su Dodge.

EL ROTUNDO EXITO RAFAELINO DE GUILLERMO ORTELLI, ESCOLTADO POR LEDESMA Y MARQUITOS, SE CONVIRTIO EN LA FIESTA DEL CHIVO Y DEVOLVIO SONRISAS QUE PROLONGARON EL SUCESO ALCANZADO POR TANONI. ¿PUNTO DE INFLEXION EN EL CERTAMEN O SOLO UN OASIS? CLAVES PARA COMPRENDER ESTA...

BALADA DEL REGRESO

Fotos: Agencia DeMarco

"Ya va a llegar la victoria, por ahora me conformo con saber que estamos en el camino correcto. Vamos recuperando terreno con este auto y eso nos permitirá sacar buenas conclusiones para aplicar en el nuevo", explicaba con la misma calma de siempre Guillermo Ortelli tras la disputa de la carrera de Buenos Aires, aquella que se le escurrió de las manos ante el irreductible avance de José Ciantini. El aplomo del tetracampeón para entender una realidad competitiva que estaba lejos de sus blasones debía tener algún correlato lógico: las ganas de despedirse de esta cupé con un triunfo anidaba en su interior junto con la necesidad de confirmar que tanta labor para recuperar el rumbo no iba a ser en vano.

● La armada Pedersoli a pleno. Guillermo Ortelli, Christian Ledesma y Marcos Di Palma impusieron condiciones con Matías Rossi (otro *by* Pedersoli) y Juan Manuel Iglesias incluidos. Sólo el Dodge de José Ciantini pudo terciar de firme con ellos. ¿Los Ford? Privilegiados espectadores. Omar Martínez el mejor de todos y Rafael Verna, el más beneficiado en función del campeonato.

Sin tener en cuenta el traspié de Río Cuarto, el trabajo fino sobre la parte aerodinámica en conjunción con un correcto balance general que tan buen resultado había dejado en la prueba capitalina debía ser aplicable en el veloz compromiso rafaelino. "Es un circuito muy especial y no importa demasiado si hacés un gran registro porque con la succión el resultado varía a cada rato", anticipaban varios, entre ellos, el propio José Ciantini, que se burló del tope de lastre que cargaba su Dodge para situarse en posición inmejorable para repetir sucesos.

Y tan especial como el escenario resultó la jornada. Aun con la utilización de la tercera chicana –lo que suponía un palia-

Firestone

tivo para los neumáticos– los Chevy dieron rienda suelta a todo su potencial para borrar de un plumazo angustias pasadas y, de paso, confirmar favoritismos en un trazado donde la aceleración de abajo no los trata tan mal. El resultado final, rotundo con Ortelli, Ledesma y Di Palma –al que debió sumarse el veloz pibe Rossi de no haberlo traicionado una bomba de nafta– tiene el valor de conjugar tres soluciones distintas en función de chasis y un denominador común: los impulsores de Jorge Pedersoli.

¿OASIS O REALIDAD CONCRETA?

Resultaría vano especular sobre qué hubiese ocurrido de no mediar esa actitud en extremo precavida de José Ciantini, muy dispuesto a capitalizar puntos importantes en función del certamen; o bien el descalabro de neumáticos que padecieron los principales Ford, especialmente los de Moriatis y Aventín, que salieron a quemar las naves en pos de enturbiar la fiesta chiva. La cuestión se dirimió a velocidad pura,

Fotos: Agustín Devicenzo y Angel H.

Christian Avila hizo hincapié en el trabajo aerodinámico. Nuevas trompas para sus Chevrolet y un especial cuidado en el consumo de neumáticos le brindaron un excelente resultado a pesar del retraso final de Matías Rossi. Ledesma al podio y para matizar, "Tito" Urretavizcaya décimo... pero con un Ford.

en una muestra de exigencia extrema en la que Guillermo Ortelli logró quebrar una sequía de año y medio sin festejos tras sortear el fuerte escollo que supuso la tozudez de Matías Rossi en función de obtener su preciado primer suceso en el TC; ese que seguramente no tardará en llegar a corto plazo, tras esa muestra de revitalización competitiva de los principales Chevrolet.

De hecho, lo visto en pista promete otro estado de cosas de aquí en más, ¿o será demasiado apresurado aventurarlo? "Creo que ya habíamos logrado una recuperación importante en el auto y no trabajamos sólo en función de esta carrera. Es cierto que Rafaela siempre nos trató bien, pero está claro que pudimos lograr un buen equilibrio del chasis con todas las reformas que hicimos para que funcionara en otros circuitos", adelantó Guillermo reconociendo que el toque mínimo de descarga dinámica de alerón entre la serie y la final fue clave para lograr el triunfo. "Nos vino muy bien desde lo anímico para avanzar en el torneo, porque pensamos dar pelea hasta el final", anticipó el ganador, que descartó de plano estrenar la nueva cupé en este próximo compromiso de 9 de Julio.

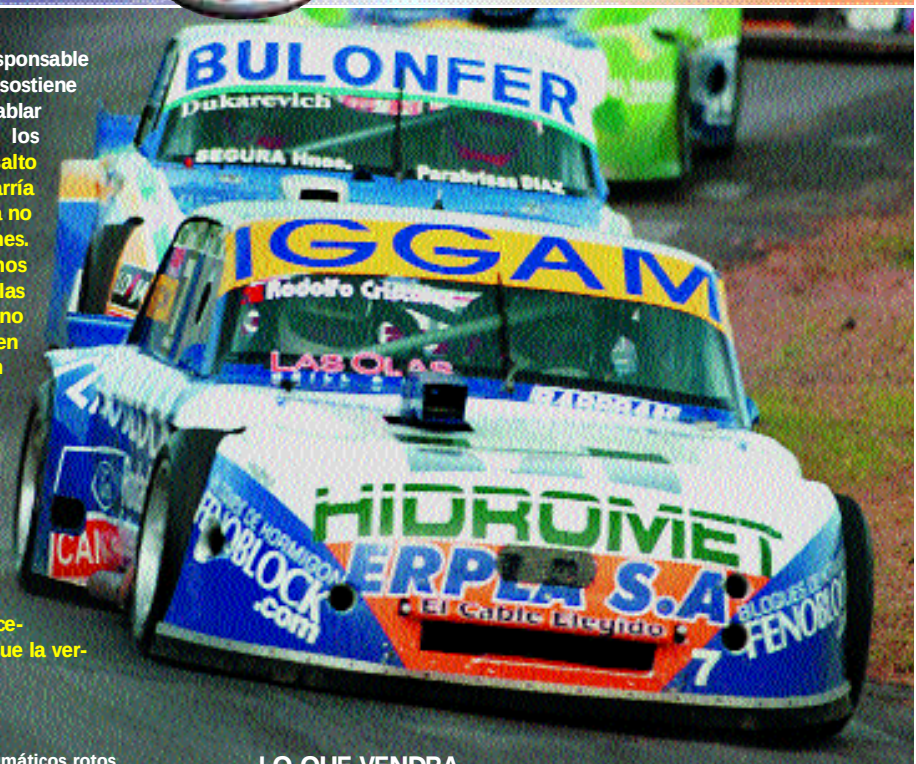
"No vale la pena apurarla. A Buenos Aires llegaremos con más horas de vuelo y ensayos sobre ese auto", adelantó el constructor Edgardo Fernández.

Marcos Di Palma, fiel a su estilo y al margen de la felicidad de volver a los primeros planos opinó: "Es normal que en Rafaela gane un Chevrolet, tanto como que en Balcarce gane un Ford. Y menos mal que se quedó Moriatis sino seguro nos iba a complicar. Igualmente, creo que seguiremos con los mismos dramas cuando haya que ir a circuitos no tan rápidos. Estamos penalizando 30/100 con respecto a los Ford", soltó Marquitos, de gran labor otra vez en el TC. "Se ve que el *descansito* me vino bien, estoy más tranquilo arriba del auto", concluyó.

Amenazó en Río Cuarto y cumplió en Rafaela. Marcos Di Palma completó el podio rafaelino y se mostró mesurado arriba y abajo de su Chevrolet *powered by* Pedersoli.

La otra cara de la moneda, Norberto Fontana, que lejos de poder presentar batalla, ahora suma una nueva incógnita al emigrar su motorista, Fabio Di Palma, quien se integró al equipo de su primo Patricio.

Más precavido, Christian Avila (responsable de los autos de Ledesma y Rossi) sostiene que a su entender es prematuro hablar de una recuperación definitiva de los Chevy. **"Nuestros autos pegaron un salto grande, ya en las pruebas de Olavarría lo pudimos comprobar, pero Rafaela no es medida para sacar conclusiones. Puntualmente nosotros trabajamos mucho pensando en esa carrera y las trompas y alerones que usamos no creo que nos sirvan o que resulten efectivos en otro circuito, pero quién sabe. Capaz que en 9 de Julio volvemos a complicarlos"**, precisó Avila y aportó un dato a propósito de las cuestiones de neumáticos que padecieron algunos autos. **"Me parece que subestimaron un poco la carga que soporta la goma, es raro porque la experiencia del año pasado debió serles útil. Entre los nuestros, Urretavizcaya llegó 10°, cerrando su mejor labor del año, así que la verdad no tuvimos problemas"**, cerró.



● Moriatis y Aventín penaron con neumáticos rotos que los obligaron a pasar por boxes. Rafael Verna administró su Falcon y volvió a treparse como escolta en el torneo.

▼ José Ciantini, en diálogo con su padre y Rodolfo Di Meglio. El piloto hace gala de su bajo perfil y sigue sumando con un Dodge al que parecen no pesarle los kilos de lastre.

▲ Matías Rossi se quedó sin nada por culpa de la bomba de nafta, pero los laureles parecen rondarlo. ¿Será en 9 de Julio?

Fotos: Agencia Delfino y Angel H.

LO QUE VENDRA

"Es indudable que las gomas tuvieron problemas, no es casual que les pasara lo mismo a tantos autos", opinó Emanuel Moriatis, quien igualmente logró conservar la punta en una jornada aciaga para los principales protagonistas de un certamen que cumplirá la mitad de su ejercicio en este reencuentro con 9 de Julio; circuito que lucirá sustanciales mejoras con el reasfaltado de algunos sectores de su dibujo. **"Se corre en el sentido habitual por decisión de los pilotos, nosotros queríamos que se corriera en sentido contrario"**, expresó "Tito" Delconte responsable del trazado. Concretamente, la cuestión sobre los primeros movimientos propone una gran incógnita en función de la casi inexistencia de ensayos con esta nueva configuración. **"Será más rápido"**, opina Diego Aventín, deseoso de revertir esa racha nefasta que lo persigue. **"Siempre nos trató bien este circuito"**, dijo el "Pumita", quien suele ensayar seguido allí.

"Si me dejan, salgo a ganar", desliza Rafael Verna, el más beneficiado en cuestión de puntos tras el paso por Rafaela. Le respira cerca a Moriatis y le sobra fe, la misma que atesora Pacho, con la puesta en pista del nuevo Toro y el "Pato" Di Palma, incorporando a su estructura a su primo Fabio Di Palma, ex motorista de Norberto Fontana entre otros.

¿Sumará una nueva complicación el gigante de Arrecifes, algo devaluado en las últimas fechas? **"No será un problema"**, anticipa Alberto Canapino responsable integral del Dodge mejor posicionado entre la maraña de autos Ford que mandan en la punta. Sin embargo, la pregunta es si podrán mantener esa hegemonía, porque las diferencias se estrechan y el torneo gana en atractivos. A la luz de los últimos resultados, restará sólo saber quién se anima a sumarse al lote de los de adelante.

Daniel Lannes

VASSALLI

1550 2ph

La familia se agranda.

Y sigue haciendo historia.

En momentos en que el campo vuelve a demostrar todo su potencial dinamizador de la actividad económica, Vassalli Fabril pone de manifiesto su capacidad de innovación con el lanzamiento de una máquina que capitaliza la infraestructura y el desarrollo tecnológico que le permitió a la empresa consolidar su liderazgo en la producción nacional de cosechadoras.

Vassalli: Un sentimiento que renace desde el corazón del campo argentino.

TANQUE DE GRANOS
con capacidad de 5.000 litros / 4.000 kg, con sinfín transversal horizontal en todo el fondo de la tolva con válvulas de regulación de descarga.

PLATAFORMA FLEXIFULL
de 20 pies, con basculante que permite incluir la plataforma hasta 800 milímetros en los extremos, mediante sensores eléctricos.

CABINA
Montada sobre tacos de goma, separada de la tolva, con aislación acústica y sensitivos servo-tonalizado.

CONFORT
Columna de dirección rebatible, asiento de suspensión con regulación eléctrica, aire acondicionado y todo consecuente.

COMANDOS
Completa y moderna consola equipada con pantalla de cristal líquido, al alcance de la mano del operador.

VASSALLI FABRIL, S.A.
Una familia de grandes máquinas.
Y de grandes logros.

Ruta Nacional 33 - km 685 - C.C. 2046 - Tel: (03465) 423055 / 423056
9 de Julio 1503 - C.C.2046 - Telefax: (03465) 421700/018/023
(2630) Firmat - Santa Fe - Argentina / www.vassalli.com.ar

COSECHADORAS VASSALLI

ME EQUIVOCO ¿Y QUE?

Nos encontramos con Jorge pensando que, en vistas de lo ocurrido en Rafaela, nos esperaría con un buen champagne, pero no. Resultó que whisky o agua era lo único que tenía para ofrecernos cuando llegamos al histórico reducto de la calle Azopardo, enclavado en la zona industrial de la Ciudad de San Martín. Allí, la fresa marcha a todo vapor y deja una estela de viruta que insiste en depositarse en su guardapolvo. El hombre trabaja sobre una pieza especial y pide cinco minutos más para prestarse gustosamente al diálogo. *Después de todo, ¿un tiempo de relax me puedo tomar, no?*, pregunta mintiéndose asimismo. Porque el motorista más exitoso de Chevrolet –y del TC en los últimos tiempos– ama eso de estar metido entre los fierros, buscando ese pelito más de potencia que lo deje satisfecho. Y así, aún con el fresco recuerdo de sus productos copando el podio de Rafaela, el lunes posterior a las 8:30, lo encontramos donde siempre.

–¿Y cómo no iba a estar acá?, si es donde mejor me siento. Me gusta este laburo, lo disfruto mucho y si encima ganamos, mejor todavía.

Fotos: Gabriel Santos

–Pero vos dijiste que no festejaban este año...
–Y bueno, se ve que de viejo me estoy equivocando. Pasa que terminamos tan mal el año anterior que la proyección para este año indicaba eso. Encima si le otorgan beneficios aerodinámicos a Ford... ¿Qué querías que pensara?

–¿Y la *pole* de Ledesma en Comodoro?
–Ese fue un hecho aislado, una cuestión que se puede dar en circuitos donde nadie va a probar. En Salta podría también pasar una cosa así, ¿qué sé yo? En cambio, el triunfo de Tanoni en Río Cuarto sin dudas fue el disparador; una inyección de ánimo que nos vino muy bien. En Rafaela Chevrolet siempre anduvo bien y podíamos aventurar algo parecido, pero lo del podio completo fue más de lo que podíamos esperar, seguro. Igualmente, no todos son circuitos rápidos, habrá que ver.

–¿Es mejor ser noticia por los triunfos que por las polémicas?
–Sabés qué pasa, soy un convencido de que hay que pelear por lo que uno cree. Es mi naturaleza y contra eso no puedo. ¿Quién me mandó a mí a meterme en el tema reglamentario de este año si no había modificaciones en cuestión de motor? Yo no tenía que tocar nada, el problema era de los chasistas. Pero opino, y seguro que me peleo con alguien.

▲ **Jorge Pedersoli mostrándole a Jürgen Spiess el trabajo que realiza en su *atelier* de San Martín. El alemán quedó gratamente impresionado con la labor.**

–Para variar te peleaste con el Presidente.
–¿Te das cuenta? Con Aventín debemos ser amigos quince minutos al año, nada más. Tenemos diferencias de criterio que no son de ahora, pero nos respetamos y nos necesitamos mutuamente, ¿quién lo duda? Evidentemente es un tipo necesario al frente de la categoría. Se podrá discrepar con sus formas, pero es el tipo que hoy maneja el TC y es lo que se necesita. ¿Vos tenés idea lo que son los pilotos de hoy a la hora del reclamo? Quedate tranquilo que no tienen nada que ver con los de la época de las carreras de ruta. Tipos como Mouras o Castellano eran mucho más medidos, como sumisos. Estos de ahora, como diría Traverso, no son egresados de un convento de Carmelitas Descalzas precisamente, no... son tremendos.

–¿Y peleás por ellos?
–Yo peleo por la competencia, porque sin competencia se nos muere la categoría, no existe el TC. Y a mí me gusta proteger lo que me gusta. Esto es mi vida macho. La otra vez me preguntaron si era capaz de tirar para atrás algún motor mío con tal de justificar que estábamos mal de reglamento... ¿Estás loco? Los motores son mis hijos y yo no lastimo a mis hijos. Aparte, los equipos con los que trabajo conocen muy bien mis motores y saben perfectamente los elementos que les doy. Si les llego a cambiar el múltiple, el carburador o cualquier otra cosa, se dan cuenta enseguida. Saben que pueden confiar ciegamente en lo que les entregamos.

–Pero te ha tocado salir a defender tus impulsores.
–Seguro, pero de gusto, si son los mismos de principios de año, ¿o vos te creés que ahora los preparé mejor? Lo que pasa es que siempre es más fácil echarle la culpa al motor. A veces existen problemas en el chasis en sí que consumen mucha potencia: un diferencial mal puesto a punto, un error de alineación, una pinza de frenos que no abre bien, qué sé yo. Hay tantas variables en un auto de hoy.

–En ese contexto, ¿qué posibilidades hay de reducir gastos en lo tuyo?
–¿En lo mío?, imposible, si el motor es lo más barato. Mirá, hay dos carreras, una que

PHILCO
SPONSOR OFICIAL DEL TURISMO CARRETERA

Fotos: Gabriel Santos

▲ **Reunido en la sala de armado, buena parte del equipo de trabajo que desde hace muchos años trabaja junto a Pedersoli. Sobre el lado izquierdo Guillermo Santamarina y de remera negra, Osvaldo Mutti, quienes, además, realizan la apoyatura de los equipos en carrera.**

se corre en la pista y otra, que es donde más se gasta, que se corre afuera: todo el show, boxes, casas rodantes, etc. Averiguá y vas a ver que el motor es una parte mínima del presupuesto de una carrera. ¿Por qué los pilotos no son dueños de los motores? Porque no les conviene, macho.

–Y en función de bajar costos, ¿cuál sería el camino correcto?

–En ese sentido las soluciones no son sencillas. Quizás una opción sería tener un reglamento técnico a largo plazo; digamos... a dos o tres años. De manera que no tengas que andar haciendo autos nuevos a cada rato. Pero se corre el riesgo de que se forme un gran equipo que termine desbalanceando la categoría, es complicado. (La referencia no es menor si se recuerda que precisamente la etapa que lo unió con Traverso, Canapino y luego con Avila, acaparó varios certámenes en el pasado reciente).

–Volviendo a tu rol, ¿cuánto ocupa la tecnología y cuánto la tarea artesanal?

–Mirá, no reniego de la tecnología, pero en esto tiene mucha importancia la mano del preparador. Hay cosas que no delego ni voy a delegar jamás porque soy un obsesivo en esto. Puedo dejar que mi gente haga muchas cosas, las máquinas otras, pero, por caso, una tapa de cilindros te lleva más de un mes de trabajo, y no hay máquina que las haga; al menos no conozco ningún cojudo que se haya metido en eso. Por eso perduramos los viejos.

–¿Y hay tiempo para el placer y el descanso?

–El placer es hacer este trabajo, al que considero un privilegio. Cuando no hay carreras, más de un domingo me vengo para acá; sino me doy la cabeza contra las paredes del departamento. Charlando con ustedes descanso, los viernes de carrera descanso. ¿Qué tengo que hacer en una carrera? Si las cosas están bien, listo y si no, no hay forma de revertirlas. Eso lo aprendí de Traverso, ves. Si el viernes andás complicado ya estás jugado y tenés que pensar en la próxima carrera, para esa ya no hay nada que hacer.

–Es curioso, a cada rato hacés referencia a Traverso...

–Por los ejemplos que pone. Ojo que es un tipo que puede aportar mucho al automovilismo.

–Pero decidiste no seguir con él.

–Es que así estamos mejor. Puede venir cuando quiera, charlamos y tomamos algo sin problemas. Pero de trabajo, ni hablar.

DANIEL LANNES

JP Racing
PATO SILVA está acompañado dentro y fuera del auto.
AR
JELUZ
ifs International First Service Logística Internacional

La pasión por el Turismo Carretera se lleva en el corazón...

¿Cómo no íbamos a colaborar con la Fundación que más se preocupa por protegerlo?

15, 16 y 17 de julio. Autódromo Oscar Alfredo Gálvez.
¡¡Te esperamos!! Ayudá a la Fundación Favaloro.

FUNDACIÓN FAVALORO

ACTC ARGENTINA

ACTC
ARGENTINA
Chupa Chups
63
t. herrero
tic tac
Schick
EXACTA
KRAFT
MIGUEL ANGEL

COLECCION

TC Magazine

ETCHEGARAY

Ford
CAMIONES
LIDER EN VENTAS

A partir del 2003, la firma Dinner Group se incorporó a la geografía del Turismo Carretera para brindar sus servicios de gastronomía, una asignatura pendiente (hasta ese entonces) en todos los autódromos del país. Con una dotación de más de 30 personas, Dinner Group presta su servicio en una amplia carpa de 500 metros cuadrados (ampliable a 800) dotada de calefacción y equipada con pisos de madera. Esta estructura cuenta con capacidad para atender con comodidad a 350 comensales, divididos en un recinto central VIP (principalmente destinado a las Empresas y Sponsors allegados al Turismo Carretera), y otro periférico para la atención del público que visita los boxes. El horario de atención es amplio ya que se extiende desde el desayuno hasta la cena que, en el caso de los miembros de los equipos, recién puede tomarse en las últimas horas de la jornada. Más allá de la carpa, o mejor dicho, adicionada a ésta, un semiremolque de 19,50 metros de largo alberga el corazón gastronómico del Turismo Carretera.

En él, se dispone de todas las instalaciones necesarias para llevar a cabo la prestación del servicio: cocina, depósito, cámara frigorífica y lavadero. Todos las áreas y los implementos necesarios para la preparación de los manjares servidos por Dinner Group, disponen de tecnología de última generación y funcionan con energía eléctrica, lo cual brinda la más alta seguridad cumpliendo con todas las normas de sanidad que se requieren en los tiempos que corren.

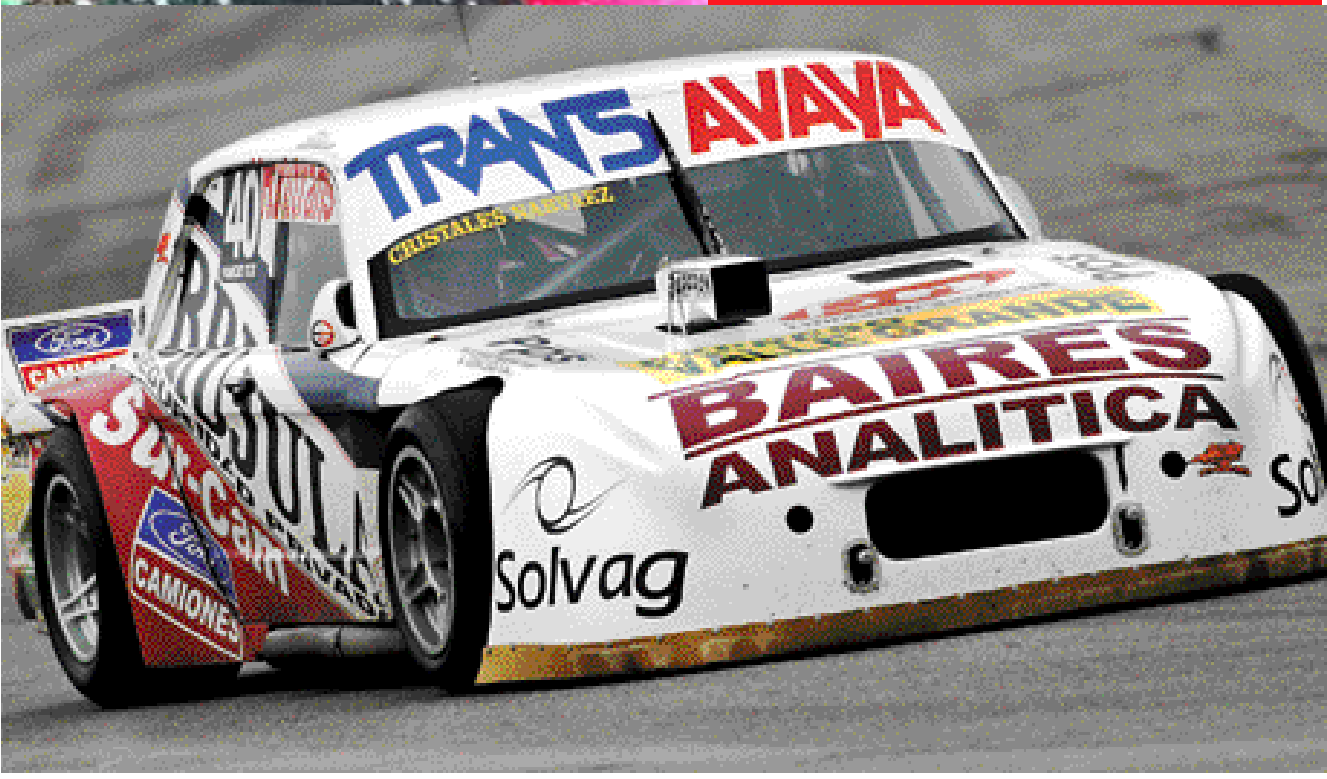
Aguas Argentinas

Fotos: Miguel H.

SERGIO GUARNACCIA

"NO QUIERO VIVIR DE RECUERDOS"

De pibe fue arquero profesional y luego se dedicó a los fierros. Debutó en el TC hace 12 años, durante el campeonato 2001 pintó para cosas importantes pero luego decayó; no obstante, acumula 174 competencias que lo ubican en el grupo de los históricos. Así sigue la pelea de un luchador por recuperar el rumbo competitivo.



Aquel 11 de noviembre de 2001 en Olavarría, cinco semanas antes del estallido y la corrida financiera que se desató en el país, Sergio Guarnaccia lograba su mejor resultado en el TC. El piloto de Hurlingham llegó segundo en la final corrida en Olavarría detrás de José Luis Di Palma. Con Luis Minervino a la zaga, se completó aquel podio correspondiente a la 15ª fecha del campeonato. "Ese fue un momento espectacular. Gané mi primera serie y llegué detrás de José Luis di Palma en la final lo que para mí fue como una victoria", rememora el piloto. Eran tiempos de festejo y esperanza, parecía que mantenerse en esa brecha era posible para ascender en la consideración general, pero las cosechas posteriores fueron magras y a caballo de las sucesivas renovaciones, la cosa se fue complicando aún más.

Hoy atraviesa otro tipo de realidades: "No quiero vivir de recuerdos, pongo mucho esfuerzo para correr y con mi equipo siempre tratamos de estar entre los 15 primeros. Ese, por ahora, es nuestro objetivo". El piloto se presenta en cada fecha con algo más de 20 mil pesos (menos de la mitad de lo que gasta un piloto de punta). En su taller y en la pista recibe el asesoramiento de Fabián Fuentes sobre un Ford con motorización de José Durante. En las instalaciones del oeste del Gran Buenos Aires tiene también un TC Pista (actualmente en alquiler) y el BMW 325 del Top Race tradicional. Precisamente, con ese auto se dio el gusto de ganar recientemente en Salta y avanzar a la punta del campeonato. "Aunque gané, no se puede comparar con lo que es el TC. Para mí sigue siendo más importante el segundo puesto de Olavarría", agregó Sergio, que comenzó con el automovilismo a los 21 años en la desaparecida categoría Stock Car (luego Supercart), siempre identificado con la marca del óvalo.

Ya no es un secreto para nadie que Guarnaccia fue arquero de fútbol. Arrancó en las inferiores de River y en el club de Núñez llegó hasta la cuarta división. De allí, se fue a jugar cerca de su casa, a San Miguel, y luego pasó por Deportivo Italiano, ambos, equipos de la Primera B. Antes de dedicarse al automovilismo recaló en el arco de Justo José de Urquiza de la Primera C donde fue elegido mejor jugador del año en dos oportunidades. Ese pasado de futbolista se hace evidente ni bien se lo escucha hacer comparaciones como: "Correr en TC es como jugar en la Selección: estás al lado de los mejores de la Argentina", o este otro: "La clave para andar bien acá es probar elementos y tener presupuesto para comprar cosas nuevas. Si no te subís al auto entre carrera y carrera es como un futbolista que no entrena en toda la semana. El domingo no la vas a ver ni cuadrada". Además, cuenta que su rutina de entrenamiento antes de una carrera es la misma que practicaba cuando se dedicaba al fútbol. El tiempo hizo lo suyo y hoy con 40 años –el mismo número que lleva en los laterales del Falcon– no juega ni en los picados con amigos.

Sobre su equipo de siempre rescata: "En todas las categorías hay un poco de verso. Ningún chasista hace milagros si no contás con el presupuesto: por más que tengas al mejor del mundo. Y después también hay que pensar que todo es muy parejo y que hay 30 pilotos con posibilidades de ganar en cada fecha. Mirá sino lo de Ortelli: tiene presupuesto, chasista y motorista reconocidos, es un gran piloto y así y todo estuvo un año y medio sin ganar. La lógica no existe en el automovilismo y menos aún en el TC", destacó de manera analítica.

Por ahora no está dentro de su objetivo pelear una carrera aunque adelantó que, con el auto nuevo que estrenará antes de fin de año, piensa en la próxima temporada con mayor entusiasmo. "Perdí tres años en reformar un auto que después tuve que volver a cambiar por el reglamento nuevo. Espero que para el año que viene no aparezca nada que cambie todo otra vez", comentó. Por lo pronto, el 14º puesto de Rafaela lo dejó conforme porque está dentro de su objetivo de mezclarse entre los quince primeros.

Sergio Guarnaccia Fue protagonista en 2001 y luego perdió la brújula, pero apunta al campeonato 2006 con un auto nuevo que le permita subir en sus aspiraciones. En suma, otro luchador del TC que, en su caso, quiere llegar al gol.

Ariel Bandi

www.ecosan.com.ar
ECOSAN
calidad
higiene
seguridad
•Baños quimicos
•Trailers sanitarios
•Boleterias
•Cabinas de vigilancia
(011) 4846 0995
Lideres en servicio de BAÑOS QUIMICOS para eventos

LAS PUERTITAS DEL SEÑOR LOPEZ

Como la vieja película argentina, Julián pretende abrir las puertas que lo lleven a cumplir sus metas. Primero, esa que le permita ganar su primera carrera en el TC Pista, y luego, la que le despeje el camino para pelear el campeonato. De allí, sin escalas a la *máxima*.

Muchos se sorprendieron al verlo adelante en Rafaela pero Julián López viene demostrando un progreso acelerado dentro del TC Pista. Ya avisó en Buenos Aires, cuando largó en segunda fila y fue sacado de pista en el arranque de la final por Josito Di Palma. Con el Ford que le compró a Rafael Verna y que atiende el Lincoln Sport Group fue segundo en la carrera de Rafaela y, detrás de Ezequiel Bosio, consiguió sus primeros puntos grandes en la categoría.

López fue recibido como un ídolo en su General Villegas. **"En el pueblo se festejó como una victoria; con amigos y gente que no conocía esperándome en el cruce de la ruta. Para mí también fue un triunfo poder llegar detrás de un pilotazo como Bosio. Nunca pensé que en Rafaela iba a andar tan bien"**, resaltó López, que llegó al equipo de Hugo Cuervo de la mano de un amigo en común que le presentó a "Machete" Esteban, el motorista del *team* Lincoln. Hace dos años debutó en el TC Pista con un Ford del "Vasco" Oyhanart y luego alquiló un Falcon de Sergio Guarnaccia. **"Con Sergio fue con quien más tiempo estuve y me enseñó muchos secretos. Pero éste es el primer año que me tomo en serio y pienso hacer todas las carreras"**, agregó.

En su presente tiene tres pilotos de primer nivel que le allanan el camino, y todos ellos lo llevaron de acompañante en pruebas realizadas por el equipo en 9 de Julio. **"Siempre voy, aunque yo no gire. Me sirve mucho subirme con Verna, Moriatis o Diego Aventín. Ellos me indican los radios de giro y me tratan como uno más del equipo. Toda la gente de Hugo Cuervo es muy profesional y se nota en los resultados"**, destacó quien aún sueña con festejar su primera victoria en la categoría. **"Este es el circuito que más conozco por los ensayos. Si bien**

“Siempre voy, aunque yo no gire. Me sirve mucho subirme con Verna, Moriatis o Diego Aventín. Ellos me indican los radios de giro y me tratan como uno más del equipo. Toda la gente de Hugo Cuervo es muy profesional y se nota en los resultados”.

hay muchos candidatos, yo también me anoto. Tengo un auto de primer nivel y estoy preparado para ir primero con todo el malón detrás”, adelantó.

Su pueblo está ubicado al norte de Buenos Aires, tiene 17.000 habitantes y se comunica con La Pampa, Santa Fe y Córdoba. Por eso, sus primeras carreras en karting y F-Renault zonal fueron con pilotos de Junín, Rufino, Laboulaye, Villa Cañás, General Pico, y demás localidades de las cuatro provincias. **“Siempre corrí en tierra y recuerdo, de los que llegaron, a Mariano Acebal. Recién en el TC Pista tuve mi primera experiencia con un auto sobre asfalto”**, reconoció Julián, que aspira a armar un equipo para el año que viene con su hermano Matías, piloto del TC Pista Mouras. **“No tengo tanta experiencia pero le llevo siete años y me escucha cuando le hablo. Por una cuestión de edad, él es más vehemente en el manejo y trato de calmarlo un poco. Matías me acompaña en el Ford y yo soy su copiloto en el Chevrolet, el mismo con el que ganó Claudio Bisceglia en Río Gallegos”**, agregó López.

El piloto trabaja en los campos de la familia y en una empresa mayorista de pollos. Tuvo dos boliches (La Cubana y Soom) pero debió cerrarlos por falta de tiempo y por complicaciones que surgieron a partir de la tragedia de República Cromagnon. Su tiempo en Villegas lo completa con partidos semanales de pelota a paleta; deporte en el que se destaca desde chico. Sobre cuestiones técnicas aclara **“...me sigue costando sacar una vuelta rápida. Después en carrera agarro ritmo pero no logro clasificar bien... Todo es una cuestión de tiempos, primero quiero ganar una carrera y el año que viene tirarme al campeonato”**, remató. Obviamente, sueña en silencio con pasar a la *máxima*.

“...me sigue costando sacar una vuelta rápida. Después en carrera agarro ritmo pero no logro clasificar bien... Todo es una cuestión de tiempos, primero quiero ganar una carrera y el año que viene tirarme al campeonato”.

López hay muchos en las guías telefónicas de cada localidad del país y General Villegas no es la excepción. Pero de a poco quiere ir tomando peso propio y colocar su apellido por encima incluso del conductor, periodista y animador Antonio Carrizo, la figura emblemática de un pueblo que, seguramente, tampoco debe perderse ninguna carrera de Julián.

Ariel Bandi

CARNE ARGENTINA
IPCVA
www.ipcva.com.ar

AYUDAR PARA AYUDAR

La "Fundación Favaloro para la Investigación y la Docencia Médica" se creó en 1975, cuatro años después del regreso de René Favaloro de Estados Unidos. Favaloro había trabajado en la Cleveland Clinic de Ohio, donde desarrolló la contribución fundamental de su carrera: la cirugía del by pass. Después de rechazar innumerables ofertas para trabajar en los Estado Unidos, Favaloro decidió volver a la Argentina con el propósito de organizar un centro de excelencia en cirugía cardiovascular que combinara la asistencia médica con la docencia y la investigación.

En los comienzos, Favaloro realizaba su práctica médica en el Sanatorio Güemes y poco a poco fue gestando la idea de formar un equipo de investigación propio. En 1974 le encomendó al doctor Ricardo Pichel, actual Rector de la Universidad Favaloro, el desarrollo de esta área y en 1978, la Sociedad de Distribuidores de Diarios Revistas y Afines (SDDRA) hizo posible el comienzo de las actividades de investigación y docencia. Durante varios años, Favaloro financió con sus propios recursos la mayor parte de los gastos. En 1980 se creó el Departamento de Docencia e Investigación de la Fundación Favaloro a cargo de Pichel. Ese año, con la colaboración del Departamento de Órganos Artificiales de la Universidad de Utah, se implantó en la Fundación Favaloro el primer corazón artificial en un ternero.

La ímproba tarea continuó sin cesar. En 1979 se colocó la piedra fundamental del Instituto de Cardiología y Cirugía Cardiovascular. Un año después, en el Sanatorio Güemes, se realizó el primer transplante cardíaco en el país con una sobrevida prolongada y diez años más tarde se realizó el primer transplante cardiopulmonar. En 1992, sobre la Avenida Belgrano de la Ciudad de Buenos Aires, se inauguró el soñado Instituto en el cual, un año más tarde (1993) se realizaría el primer transplante pulmonar doble.

En 1998 se le colocó un corazón artificial a un paciente en lista de espera para trasplante, quien ambuló con el dispositivo durante el período más largo que se conoce en América Latina hasta que fue posible conseguir un donante.

Además de los grandes aportes en cirugía cardiovascular y en cardiología intervencionista, Favaloro desarrolló junto a su equipo una importante labor docente. Más de cuatrocientos cincuenta profesionales, provenientes en su mayoría de todos los puntos cardinales del país y de América Latina, se formaron bajo la supervisión de Favaloro en su Fundación.

En la actualidad, muchos de ellos son jefes y directores de servicios de cardiología de reconocida trayectoria. El deseo de Favaloro de ser recordado "como docente más que como cirujano" se hace realidad cada vez que un paciente es atendido por uno de sus discípulos. Toda la tarea desarrollada contribuyó y contribuye a elevar el nivel de la especialidad en beneficio de los pacientes, quienes, al igual que en los tiempos de René Favaloro, siguen siendo los únicos privilegiados en su Fundación.

En la actualidad, la Fundación Favaloro recibe donaciones solidarias de particulares y empresas, las cuales se destinan a la atención de pacientes sin recursos, a la ampliación de las instalaciones y a la actualización del equipamiento de la Institución. Más de 15.000 personas integran hoy en día una importante red de donantes a la cual usted también puede integrarse.

tc informa

para navegar

www.fandodge.com.ar

www.carburando.com

www.guillermo-ortelli.com.ar

www.vueltaprevia.com

para ver

Carburando	Lunes	20:30	T&C Sports
Ultima Vuelta	Lunes	21:00	Fox Sports
Carburando	Sábados	23:00	T&C Sports
Primera Vuelta	Sábados	23:00	Fox Sports
Primera Serie	Sábados	22:00	América Sports

para escuchar

TC - La Revista (Ed. Oral)	Lunes a Viernes	08:00	Radio Soberanía AM 890
Turismo Carretera	Lunes a Viernes	13:00	Radio Argentina AM 570
Automóviles de Hoy	Lunes a Viernes	13:00	LT 23 R. San Jenaro AM 1550
Pilotos & Motores	Lunes a Viernes	17:00	Radio República AM 530
Pole Position	Lunes a Viernes	18:00	Radio República AM 530
Automovilismo Total	Lunes a Viernes	18:00	LRA3 R. Nacional AM 730
Estamos en Carrera	Lunes a Viernes	18:00	Radio Tandil AM 1140
Vuelta Previa	Lunes a Viernes	19:00	Radio Colonia AM 550
11:60 Competición	Lunes a Viernes	20:30	LU32 R. Olavarría AM 1160
El Podio	Lunes a Sábado	19:00	Radio El Mundo AM 1070
Velocidad	Lunes a Sábado	20:00	Radio Univ. La Plata AM 1390
Pista 2	Lunes a Viernes	21:00	LT 29 Radio V. Tuerto AM 1460
Mundo Sport	Lunes a Viernes	21:30	Radio Belgrano AM 950
Automovilismo Total	Viernes	16:00	LRA3 R. Nacional AM 730
Vuelta Previa	Sábados	13:00	Radio Colonia AM 550
Automóviles de Hoy	Sábados	13:00	LT 23 R. San Jenaro AM 1550
11:60 Competición	Sábados	14:00	LU32 R. Olavarría AM 1160
Automovilismo Total	Sábados	14:00	LRA3 R. Nacional AM 730
Autodeporte	Sábados	15:00	R. Nacional Rosario AM 1300
Pista 2	Sábados	15:00	LT 29 Radio V. Tuerto AM 1460
Estamos en Carrera	Sábados	20:00	Radio Tandil AM 1140
Mundo Sport	Domingos	06:00	Radio Belgrano AM 950
Campeones	Domingos	08:00	Radio Rivadavia AM 630
Carburando	Domingos	08:00	Radio La Red AM 910
Vuelta Previa	Domingos	08:00	Radio Colonia AM 550
Automovilismo en Orbita	Domingos	08:00	LT 8 Radio Rosario AM 830
Autodeporte	Domingos	08:00	R. Nacional Rosario AM 1300
Automóviles de Hoy	Domingos	08:00	LT 23 R. San Jenaro AM 1550
Autodeportes	Domingos	08:00	LT 35 Radio Mon AM 1540
Automovilismo Total	Domingos	08:00	LRA3 R. Nacional AM 730
11:60 Competición	Domingos	08:30	LU32 R. Olavarría AM 1160

LAS GLORIAS SIGUEN A FONDO

La realización de la carrera del siglo de "Las Glorias del Ayer", sigue su acelerada marcha con vistas al mes de septiembre, fecha programada para su concreción en el Autódromo "Oscar Alfredo Gálvez" de Buenos Aires. Si bien todavía no se ha dado a conocer la lista definitiva de inscriptos, los siguientes serían algunos de los binomios confirmados para tal evento:

Ledesma - Pairetti
Bessone - Antonio Aventín
Diego Aventín - Oscar Aventín
Traverso - García
Catalán Magni - Héctor Acuña
Altuna - Altuna
Alaux - Alaux
Leandro Iglesias - Polanco
"REX" - Vitale
Nicolás Iglesias - Ricardo Iglesias
Tadei - Acastelli
Facundo Gil Bicella - Rubén Gil Bicella
Ortelli - Marincovich
Spataro - Emilio Satriano
Fontana - García V eiga
Tanoni - Cupeiro
Urtubey - Ríos
Occhionero - Occhionero
Zanatta - Ternengo
Robbiani - Rodríguez
Smith - Jarque
Gianini - Vignetti
Rossi - Pablo Brea

ACA SPORT: LA REVISTA DE LOS PILOTOS

Bajo la dirección de nuestro colega Jorge Augé Bacqué, el Automóvil Club Argentino lanzó recientemente su revista ACA-SPORT, una cuidada publicación que periódicamente reflejará toda la actividad deportiva nacional y zonal que fiscaliza la Comisión Deportiva Automovilística (C DA). En el primer número que llegó a nuestras manos, ACA SPORT realiza un minucioso análisis de cada una de las categorías nacionales que compiten dentro de la órbita de la C DA

y al mismo tiempo, actualiza toda la información de las diferentes federaciones del interior del país que dependen de dicha entidad. ACA SPORT realiza también una importante cobertura de las novedades de la industria automotriz, como así también, de la actividad de los pilotos argentinos en el exterior. Una iniciativa que felicitamos y que también, debemos hacer extensiva a nuestro amigo Mario Espósito, quien desde hace 30 años desarrolla su incesante tarea profesional en el Automóvil Club Argentino (en la actualidad, secundando a Hugo Vázquez al frente del Departamento de Prensa del ACA) y que por tal motivo, fue debidamente homenajeado. Felicitaciones. □

TC PISTA MOURAS: CIPRÉS CORTÓ LA RACHA

El piloto de Olavarría, Sebastián Ciprés, cortó la racha ganadora de Pablo Buduba y se impuso en la sexta fecha del Turismo Carretera Pista Mouras que se llevó a cabo en el autódromo platense. A pesar de ello, el piloto de Rauch logró ubicarse en la cuarta posición y mantener la punta del torneo 2005. En tanto, el podio fue completado en segundo lugar por Juan Pablo Bessone (debutante e hijo de "Tito") y en tercer lugar por Alberto Di Giorgio. La próxima competencia (la séptima del campeonato) se realizará el 24 de julio próximo en el Autódromo Sudamericano de Olavarría. □

JELUZ
jeluz@cano.com.ar

Firestone es pasión.
Fires

>> Autódromo "Ciudad de 9 de Julio" Agustín Álvarez y Juan Manuel Fangio – 9 de Julio – Prov. Bs. As. (04/06/04)

CRONOGRAMA

SABADO 2 DE JULIO

11:00 a 11:10	Clasificación TC Pista	Grupo B	2da.
11:20 a 11:30	Clasificación TC Pista	Grupo A	2da.
11:40 a 11:55	Entrenamiento Desafío Ford Fiesta		2da.
12:05 a 12:30	Entrenamiento TC	2do. Tercio	2da.
12:35 a 13:00	Entrenamiento TC	3er. Tercio	2da.
13:05 a 13:30	Entrenamiento TC	1er. Tercio	2da.
13:45	1ra. Serie TC Pista		6 v.
14:15	2da. Serie TC Pista		6 v.
14:45 a 15:00	Clasificación Desafío Ford Fiesta		T. Unica
15:15 a 15:28	Clasificación TC	4to. Cuarto	2da.
15:35 a 15:48	Clasificación TC	1er. Cuarto	2da.
15:55 a 16:08	Clasificación TC	2do. Cuarto	2da.
16:15 a 16:28	Clasificación TC	3er. Cuarto	2da.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

DOMINGO 3 DE JULIO

8:30	Final Desafío Ford	10 v.
9:10	1ra. Serie TC	6 v.
9:40	2da. Serie TC	6 v.
10:10	3ra. Serie TC	6 v.
11:05	Final TC PISTA	15 v.
11:50	Serie Comp. TC	5 v.
12:50	Final T. Carretera	25 v.

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las Series de Clasificación más las 4 mejores de la Serie Complementaria).

Com. Deportivos: Raúl Rodríguez, Juan F. Arrechea y Diego Mesa.

Comisario Técnico: Carlos Marchese.

HISTORIAL TC ULTIMOS GANADORES

08-06-97	G. Ortelli	Chevrolet
14-09-97	E. Ramos	Ford
07-06-98	O. Martínez	Ford
08-11-98	F. Acuña	Chevrolet
14-03-99	C. Ledesma	Ford
04-07-99	E. Lavari	Dodge
11-06-00	G. Ortelli	Chevrolet
29-10-00	R. Sinelli	Ford
11-03-01	M. Di Palma	Chevrolet
02-09-01	D. Aventín	Ford
23-06-02	O. Martínez	Ford
27-10-02	H. Martin	Ford
13-07-03	E. Moriatis	Ford
09-11-03	J. P. Gianini	Ford
06-06-04	M. Di Palma	Chevrolet
10-10-04	G. Ponce de León	Ford

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2005

Disputadas siete competencias

Pos.	PILOTO	Ptos.	Lastre
1	MORIATIS, EMANUEL	96.50	60.00
2	VERNA, RAFAEL	91.00	60.00
3	SILVA, JUAN MANUEL	87.00	60.00
4	FONTANA, NORBERTO	83.00	80.00
5	CIANTINI, JOSE	75.00	80.00
6	LEDESMA, CHRISTIAN	68.00	60.00
7	PACHO, ARIEL	65.50	60.00
8	ALTUNA, MARIANO	61.00	60.00
9	TRAVERSO, JUAN MARIA	60.00	60.00
10	AVENTIN, DIEGO RAUL	56.50	56.50
11	ORTELLI, GUILLERMO	55.50	60.00
12	TANONI, OMAR	54.00	60.00
13	MARTINEZ, OMAR	49.00	49.00
14	DI PALMA, LUIS JOSE	46.50	46.50
15	ALAUX, SERGIO	42.50	42.50
16	BESSONE, ERNESTO	39.00	39.00
17	DI PALMA, PATRICIO	38.50	38.50
	CATALAN MAGNI, JULIO	38.50	38.50
19	OCCHIONERO, ALEJANDRO	37.50	37.50
20	IGLESIAS, JUAN MANUEL	36.50	36.50

RESULTADO 2004 • 9 de Julio • 10 de octubre de 2004 • TC

Pole Position: **Christian Ledesma (C) a 1m34s178/1000 a 176,481 Km/h**

1ra. SERIE: **Christian Ledesma (C)**

2da. SERIE: **Gabriel Ponce de León (F)**

3ra. SERIE: **Roberto Urretavizcaya (F)**

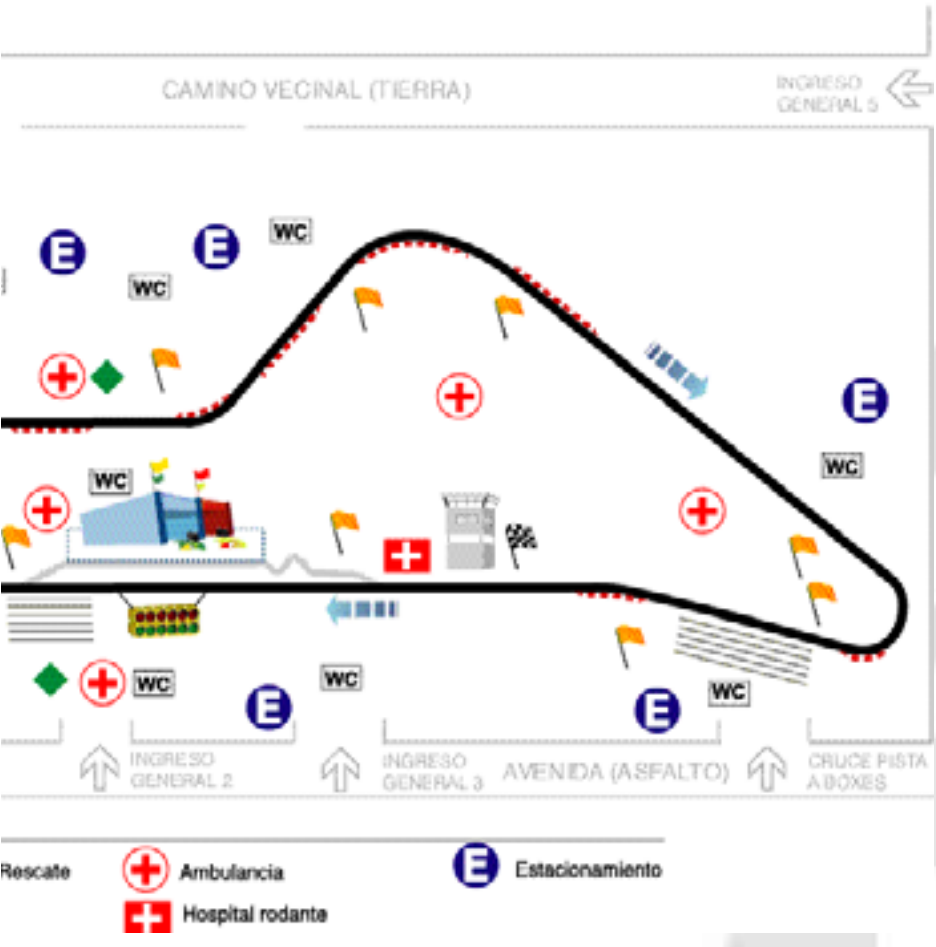
POS.	PILOTO	MARCA
1°	**Gabriel Ponce de León**	**Ford**
2°	Juan Manuel Silva	Ford
3°	Norberto Fontana	Dodge
4°	Christian Ledesma	Chevrolet
5°	Guillermo Ortelli	Chevrolet
6°	Omar Martínez	Ford
7°	Walter Hernández	Ford
8°	José Luis Di Palma	Chevrolet
9°	Fernando Iglesias	Ford
10°	Fabián Acuña	Ford

Tiempo del ganador: 38m56s954/1000 a 170,670 Km/h (24 vtas.)

R. de vuelta: Silva (F) Vta. 2 en 1'34"557/1000a 175,774 Km/h (2da. Serie)

URISMO CARRETERA 2005

>> Circuito (Extensión): 4.616,85 metros >> Récord a batir: Ledesma (Ch) 1m33s334 a 178,077



RANKING TURISMO CARRETERA • NUMERACION 2005

Nº	Piloto	M
1	MARTINEZ OMAR	F
2	SILVA JUAN MANUEL	F
3	FONTANA NORBERTO	D
4	LEDESMA CHRISTIAN	C
5	ORTELLI GUILLERMO	C
6	BESSONE ERNESTO (h)	D
7	VERNA RAFAEL	F
8	HERNANDEZ WALTER	F
9	TRAVERSO JUAN MARIA	T
0	DI PALMA PATRICIO	T
1	ACUÑA FABIAN	F
2	MORIATIS EMANUEL	F
3	PACHO ARIEL	T
4	AVENTIN DIEGO	F
5	DI PALMA MARCOS	C
6	ROSSI MATIAS	C
7	ALTUNA MARIANO	C
8	BUGLIOTTI MARCELO	C
9	PONCE DE LEON GABRIEL	F
0	DI PALMA JOSE LUIS	C
1	RAMOS EDUARDO	F
2	CATALAN MAGNI JULIO	D
3	OCCHIONERO ALEJANDRO	F
4	SINELLI RAUL	D
25	UGALDE LIONEL	F
26	URRETAVIZCAYA ROBERTO	F
27	ALAUX SERGIO	C
28	CIANTINI JOSE	D
29	IGLESIAS FERNANDO	F
30	TANONI OMAR	C
31	CINGOLANI DANIEL	F
32	IGLESIAS JUAN MANUEL	C
33	RICCIARDI JOSE LUIS	F
34	ROBBIANI ARIEL	F
35	TADEI GUSTAVO	F
36	RIVA NESTOR	D
37	GIANINI JUAN PABLO	F
38	BALZANO JAVIER	C
39	MINERVINO LUIS	C
40	GUARNACCIA SERGIO	F
41	SALERNO RUBEN	D
42	BISCEGLIA CLAUDIO	T
43	LA MANNA MARCELO	C
44	BELLI DANIEL	C
45	PISANDELLI JUAN CRUZ	C
46	CANDELA ENRIQUE	F
47	ARRAUSI CARLOS	C
48	IGLESIAS NICOLAS	F
49	SAVINO JOSE	F
50	ARMELLINI LUCAS	D
51	RAMA OSCAR	C
52	AGUIRRE GASTON	C
53	DEL BO ROBERTO	C
54	SOTO PABLO	D
55	NOLESI MATHIAS	F
56	URTUBEY ALEJANDRO	C
57	GIAVEDONI CARLOS	C
58	MULET LEANDRO	C
59	ZANATTA RENE	C
60	AZAR JAVIER	T
61	SPATARO EMILIANO	T
62	GIL BICELLA FACUNDO	D
63	ETCHEGARAY MIGUEL	F
64	MARTIN HENRY	F
65	HERMOSO FABIAN	F
66	DI MARCO JUAN CARLOS	C
67	BERNARDINI JAVIER	C
68	MISERDA CARLOS	C
69	JOSEPH RICARDO	C
70	JALAF MATIAS	F
71	FONTANA GUSTAVO	F
72	SOTRO WALTER	T
73	VIGLIANCO DANTE	C
74	LIFSCHITZ FEDERICO	D
75	CORONAS WALDEMAR	C
76	BINI ALEJANDRO	T
77	LOPEZ JUAN CARLOS	F
78	DOSE CHRISTIAN	C
79	GIUSTOZZI FABIAN	D
80	ACEBAL MARIANO	D
81	CIANCAGLINI ARMANDO	F
82	GUIDI NELSON	F
83	IGLESIAS LEANDRO	C
84	IRAZOQUI CARLOS	C
85	HERNANDEZ LUIS (h)	F
86	VIDELE ROBERTO	F
87	BIANCHI FABIAN	F
88	SMITH BRIAN	F
89	FORTUNATO JOSE	F
92	VERDE ENRIQUE	C
93	JUAN MAXIMILIANO	F
99	"REX"	F
100	PICCINI MARTIN	F

Referencias: M: Marcas | F: Ford | C: Chevrolet T: Torino | D: Dodge | Fair: Ford Fairlane

Firestone es seguridad.
tone

! IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo Carretera. Por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina (de la jurisdicción que corresponda) y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes.

Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

1. Dar la voz de alerta y tocar bocina para llamar la atención del personal de seguridad. Recurrir a cualquiera de las seis Cabinas de Seguridad instaladas en el perímetro del autódromo. En caso de que sea dificultosa su identificación, acudir a los accesos, donde el personal de la ACTC dará el alerta por radio.
2. Del mismo modo, quienes necesiten atención médica, podrán acudir ante el personal sanitario de las ambulancias afectadas al perímetro y, si fuera difícil ubicar las mismas, al personal de la ACTC en los accesos, para que estos las soliciten radialmente.
3. Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.
4. Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible, con la alarma activada.
5. Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.
6. Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.

EL TURISMO CARRETERA ES PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS, NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

ACTC

TURISMO CARRETERA PISTA • NUMERACION 2005

Nº	PILOTO	M
1	JUAN, MAXIMILIANO	F
2	PICCINI, MARTIN	F
3	PICCININ, ESTEBAN	F
4	PICHINI, MAURO	F
5	DIRUSCIO, SEBASTIAN	C
6	CASTELLANOS, GUILLERMO	C
7	LOGARZO, PEDRO	F
8	LIFSCHITZ, FEDERICO	F
9	CAMPANERA, LAUREANO	C
10	SOTRO, WALTER	F
11	ZUGHELLA, GABRIEL	F
12	BONELLI, PROSPERO	F
13	DANDLEN, PEDRO	D
14	LACCETTE, DARIO	F
15	MARCILESE, ROBERTO	C
16	CASTELLANO, JONATAN	D
17	DE CARLO, DIEGO	C
18	POGGI, SERGIO	D
19	ACEBAL, MARIANO	C
20	ARAQUISTAIN, MARTIN	F
22	SAVA, CARLOS	C
23	OLIVELLI, MARIO	F
24	ALVAREZ, GASTON	F
25	FANCIO, ALBERTO	C
26	COTIGNOLA, MARCELO	F
27	D´AMBROSIO, ANDRES	F
28	BERALDI, ABEL	F
29	LA CORTIGLIA, OMAR	F
30	RUIZ, RICARDO	F
31	BERTOZZI, JUAN CARLOS	C
32	IMPIOMBATO, RICARDO	C
33	VALENCIA, CRISTIAN	F
34	HEIM, SIMON	D
35	AGLIANI, HUGO	F
36	OYHANART, MARIANO	F
37	FAYANAS, HUGO	F
38	SOLIS, GUSTAVO	F
39	LOPEZ, JULIAN	F
40	PERONI, ALEJANDRO	D
41	RUIZ, CARLOS	F
42	BORIO, DIEGO	C
43	GARCIA, HECTOR RUBEN	F
44	BILLERES, GASTON	F
45	DEL BARRIO, CARLOS	D
46	FEDERICO, CARLOS	C
47	TABORDA, CHRISTIAN	C
48	NOYA, ALBERTO	D
49	GONZALEZ, EMILIANO	F
50	LIPAROTI, HERNAN	F
51	TROTTA, ESTEBAN	C
52	MARTIN, MARTIN	F
53	DUFAU, JORGE	C
54	VALDO, GERMAN	C
55	RICCI, JOSE	F
56	BELMARTINO, GERARDO	Fair
57	VELATA, RUBEN	C
58	MORELLO, ALDO	F
59	ARIN, GUSTAVO	D
60	DI PALMA, LUIS JOSE (h)	C
61	DESIMONE, SEBASTIAN	F
62	ESPOSITO, NESTOR	F
63	CUIROLO, MARCOS	C
64	DELIA, ANDRES	C
65	CASERTA, GASTON	F
66	CALCULEFF, FRANCISCO	F
67	MANTA, JAVIER	C
68	FERNANDEZ, JORGE	F
69	CALAMARI, MIGUEL	C
70	TESTA, ARIEL	F
71	OÑATIBIA, NELSON	D
72	SEGURA JIMENEZ, JORGE	F
73	MARTINEZ, GABRIEL	C
74	FERNANDEZ, LEONEL	F
75	CASSOU, ESTEBAN	C
76	BOSIO, EZEQUIEL	D
77	MEMMO, LUCAS	F
78	ALBESE, CLAUDIO	C
79	ABELLA, SEBASTIAN	D
80	CONTI, ALEJANDRO	T
81	DADOMO, FLORENCIO	C
82	PALAGGI, FERNANDO	C
83	GONZALEZ, DIEGO	
84	GARAVANO, JOSE MARIA	C
85	JORGE, MARIANO	Fair
86	FERRARI, MARTIN	T
87	VIANO, CLAUDIO	D
88	PAPPARELLA, JUAN M.	D
89	CRESPO, JULIAN	D
90	PALAVECINO, MARTIN	C
91	PACIONI, GASTON	F
92	FIRMANI, JOSE LUIS	D
93	PAIRETTI, CARLOS (h)	D
94	FRANCISCHETI, JULIO	C
95	IRACET, OSCAR	D
96	GUERRA, MARCELO	C
97	EL BACHA, OMAR	
98	PISANDELLI, FABIAN	D
99	FALCON, ROBERTO	C

Referencias: M: Marcas | F: Ford | C: Chevrolet
T: Torino | D: Dodge | Fair: Ford Fairlane

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA PISTA 2005

Disputadas siete competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	DIRUSCIO, SEBASTIAN	108.00	60.00
2	CASTELLANO, JONATAN	87.00	80.00
3	LOGARZO, PEDRO	85.00	60.00
4	CAMPANERA, LAUREANO	84.50	60.00
5	ZUGHELLA, GABRIEL	79.00	60.00
6	BOSIO, EZEQUIEL	78.50	80.00
7	PICCININ, ESTEBAN	71.00	60.00
8	DE CARLO, DIEGO	70.50	60.00
9	CASTELLANOS, GUILLERMO	64.00	60.00
10	DI PALMA, LUIS JOSE (H)	63.50	60.00
11	BONELLI, PROSPERO	50.50	50.50
12	PICHINI, MAURO	48.00	48.00
13	LACCETTE, DARIO	44.50	44.50
14	LOPEZ, JULIAN	42.50	42.50
15	SOLIS, GUSTAVO	33.50	33.50
16	DANDLEN, PEDRO	33.00	43.00
17	IMPIOMBATO, RICARDO	31.50	51.50
18	COTIGNOLA, MARCELO	26.50	26.50
19	FANCIO, ALBERTO	25.50	25.50
20	LA CORTIGLIA, OMAR	25.00	25.00

HUMOR TC

RESULTADO 2004 • 9 de Julio • 10 de octubre de 2004 • TC Pista

Pole Position: **G. Zughella (F)**
1m37s561/1000 a 170,362 Km/h

1ra. SERIE: Martín Piccini (F)
2da.SERIE: Mauro Pichini (F)

Pos.	Piloto	Marca
1°	Mauro Pichini	Ford
2°	Guillermo Castellanos	Chevrolet
3°	Martín Piccini	Ford
4°	Jonatan Castellano	Dodge
5°	Federico Lifschitz	Ford
6°	Sergio Poggi	Dodge
7°	Walter Sotro	Ford
8°	Pedro Dandlen	Dodge
9°	Santiago González	Dodge
10°	Martín Araquistain	Ford

Tiempo del ganador: **27m06s505/1000 a 153,279 Km/h (15 vtas.)**
R. de vuelta: **Pichini (F) en 1'37"857/1000 Vta. 2 a 169,846 Km/h (2da. Serie)**

www.carburando.com

**Estuvimos poniendo a punto nuestra web;
probala y seguí viviendo el automovilismo
a través de sensaciones.**

Carburando Informativo

- Las últimas noticias destacadas
- Información actualizada por categoría
- Resultados, campeonatos, estadísticas, cronogramas y más.
- Guía de programación de Carburando por TV.

Carburando Interactivo

- Clasificación en vivo on line
- Radio en vivo on line
- Conexión a Internet gratis

Carburando Multimedia

- Videos
- Fotos
- Wallpapers
- Descargas de sonidos

carburando

ROBUST
La Herramienta del TC

IMAGINA UN VIAJE. IMAGINA MUCHOS.

Nueva Guía YPF 2005.

La única que te dice cómo llegar, dónde comer y dónde dormir.
Ahora, totalmente actualizada y con un 30% más de información.
Todos los viajes que quieras hacer están en la nueva Guía YPF 2005.

YPF

guiaypf.com

CARTOGRAFIA • GASTRONOMIA Y HOTELERIA • ESTANCIAS • BODEGAS Y VINOS